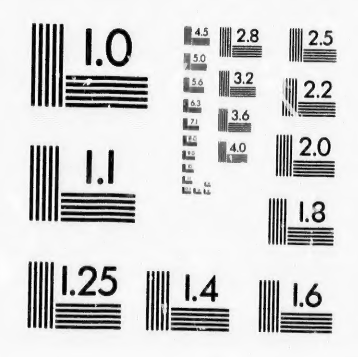
MICROCOPY RESOLUTION TEST CHART

(ANSI and ISO TEST CHART No. 2)









PROCÉDÉS

DU

COMITÉ GÉNÉRAL

DU

CHEMIN DE FER DU NORD.

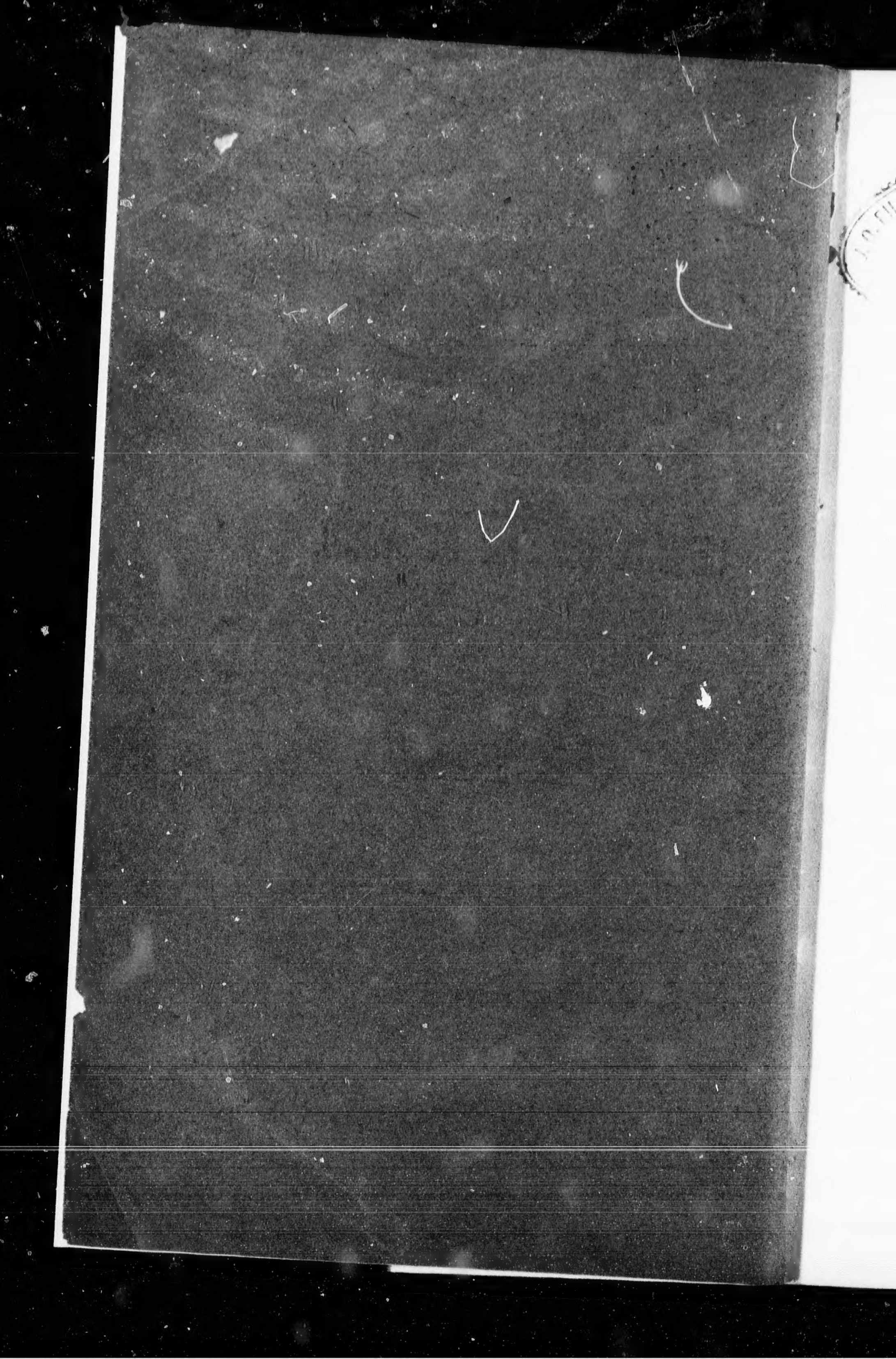


QUÉBEC:

DE L'IMPRIMERIE D'AUGUSTIN CÔTÉ & Cie.,

Près l'Archevêché.

1852.





CHEMIN DE FER DU NORD.

Le Comité Général du Chemin de Fer du Nord s'est assemblé à l'Hôtel-de-Ville de Québec, sous la Présidence de G. Joly, écuyer, qui a donné lecture des documents suivants :

RAPPORT du Comité Provisoire de Direction du Chemin de Fer du Nord au Comité Général.

Le Comité Provisoire de Direction du Chemin de Fer par le Nord du Saint-Laurent n'a cessé, depuis sa formation, de prendre toutes les mesures qui lui ont paru propres à assurer le succès de l'entreprise dont la direction lui a été confiée. Il a eu soin de représenter au Gouvernement Impérial, par l'entremise de Son Excellence le Gouverneur-Général, tous les avantages qui résulteraient pour ce pays, et même pour la Métropole, de la construction d'un chemin de fer sur la rive nord du fleuve entre Québec et Montréal, et il a sollicité la garantie impériale en faveur de cette grande route ferrée qui ne serait que la continuation de celle de Québec à Halifax. La réponse immédiate ne pouvait être décisive ; mais elle est telle qu'il y a tout lieu de croire que les droits de la rive nord du Saint-Laurent ne seront pas méconnus par le Gouverne-

ment Anglais. Il est surtout à espérer que l'expression bien prononcée de l'opinion publique, en faveur de la route du Nord comme devant former partie de la grande ligne provinciale d'Halifax à Hamilton *(Main trunk line)*, aura l'effet d'engager les Gouvernements Impérial et Provincial à ne pas tromper l'attente publique et à ne pas en même temps perdre de vue leurs propres intérêts dans le choix de la ligne.

Aujourd'hui, Votre Comité vient vous présenter le Rapport de son Ingénieur, M. Staveley, qui a été chargé par Votre Comité d'explorer le terrein entre Québec et Montréal, au Nord du Saint-Laurent, afin de s'assurer quelle serait la meilleure ligne à suivre pour un chemin de fer.

Ce Rapport est éminemment favorable à l'exécution de l'entreprise projetée ; et la ligne telle qu'elle a été tracée étant connue d'une grande partie de notre population, chacun pourra s'assurer que le Rapport de M. Staveley ne contient aucune exagération, aucun fait qui ne soit basé sur la vérité.

Accoutumés, comme nous le sommes en cette Province, à voir chaque mille de chemin de fer coûter un montant élevé, il peut se faire qu'on se prenne à douter de l'exactitude du coût probable du chemin en question tel que l'a estimé notre Ingénieur. Mais Votre Comité est convaincu que l'estimation de M. Staveley est suffisante, si l'on se sert des fonds avec prudence et sans prodigalité. D'ailleurs, même en ces Provinces, on construit des chemins de fer moyennant des déboursés raisonnables, comme

vous vous en convaincrez par la citation qui va suivre. C'est la traduction du contrat passé entre M. Shaw, de Londres, et le Bureau de Direction du Chemin de Fer de Saint-André et Québec, pour la construction d'une grande partie de ce chemin, c'est à savoir :

"LONDRES, 18 juillet 1851.

"JE, William Shaw, de Porto-Bello, Wakefield, Comté d'York, propose par le présent d'exécuter tous les travaux et de fournir tous les matériaux pour une distance de soixante-et-dix milles, c'est-à-dire depuis l'extrémité des dix milles maintenant en construction jusque près de Woodstock, conformément au rapport de votre Ingénieur, Alexander Light, écuyer ; et de faire les terrassements (c'est-à-dire 2,000 verges cubes par mille) et des tranchées correspondantes pour la même distance, et tout le reste suivant les plans et spécifications qui m'ont été communiqués, moyennant la somme de £2,300 sterling, par mille. En foi de quoi, j'ai signé, ce 18e jour de juillet 1851.

(Signé,) "WILLIAM SHAW,"

"Accepté ce 24e jour d'Août 1851.

"Par ordre du Bureau,

(Signé,) "J. W. BYRNE,

"Secrétaire."

On se persuadera facilement, après avoir lu ce qui précède, que le Chemin de Fer du Nord ne coûtera pas au delà de l'estimation de M. Staveley, surtout si l'on ne perd pas de vue que le terrein est bien pour le moins aussi favorable sur la rive Nord entre Québec et Montréal, qu'il peut l'être entre Saint-André et Woodstock.

Et s'il fallait encore citer un fait à l'appui de notre prétention, nous pourrions parler du Chemin de Fer d'Alton dans les Illinois, que l'on construit en ce moment et que l'on s'est engagé à mettre en parfait état de service pour la somme de £4,285 par mille, quoiqu'il faille importer le fer par le Saint-Laurent, que la main-d'œuvre y soit très élevée, la population encore claire-semée, et le crédit de l'Etat loin d'être aussi bon que le nôtre.

D'un autre côté, Votre Comité croit inutile d'entrer dans de grands détails pour prouver que cette entreprise sera profitable, non seulement au pays, mais encore aux actionnaires qui y placeront leurs capitaux. Depuis qu'il s'occupe de ce projet important, il s'est de plus en plus convaincu de l'exactitude des renseignements statistiques, qui vont à dire que " chaque individu, compris dans le rayon d'un chemin de fer, contribue en moyenne pour environ dix chelins à la masse des transports de voyageurs et de marchandises." Or, le recensement que l'on vient de faire de la population donne aux Comtés et Villes, que traversera le chemin de fer projeté, une population de plus de 260,000 âmes. Les frais d'exploitation ne devant certai-

nement pas excéder la moitié de la recette brute, les intérêts et bénéfices seraient donc fort considérables, et méritent l'attention sérieuse de tous ceux qui, tout en veillant d'abord à leurs propres affaires, sont prets à contribuer à toute entreprise destinée à maintenir et augmenter la prospérité du pays.

Le temps est venu pour la Cité de Québec et toute la rive du Nord jusqu'à Montréal et au-delà, de montrer qu'elles apprécient les avantages du chemin de fer proposé. Il s'agit ici en effet d'une entreprise toute nationale. Ce chemin doit traverser le cœur de notre pays, relier ensemble nos deux principales villes, et répandre au milieu de la nombreuse et industrieuse population du Nord une activité toute nouvelle. Il s'agit de faire passer sur notre territoire l'immense trafic de l'Ouest qui nous appartient de droit.

Nous ne voudrions pas nous traîner péniblement vers nos frontières pour conduire humblement à nos voisins un chemin de fer, dont ils se serviraient pour attirer à eux le plus clair de notre substance et de notre commerce. Notre chemin de fer doit être tout chez nous et tout pour nous. Et lorsque nos affaires commerciales ou autres nous attireront aux Etats-Unis, nous nous trouverons à Montréal en communication avec des chemins de fer qui, en 12 ou 15 heures, nous porteront à Boston ou New-York. Que peut-on désirer et qu'y a-t-il de plus rapide dans cette direction ?

Votre Comité croit donc qu'il peut en appeler avec confiance au public, et lui demander son appui cordial pour cette entreprise. Cet appel ne demeurera pas sans effet. Quiconque a à cœur la prospérité de Québec, la prospérité de la côte du Nord jusqu'à Montréal, la prospérité du pays, ne pourra refuser de favoriser cette entreprise en y prenant le nombre de parts que lui permettront ses moyens. Quiconque est propriétaire de biens-fonds à Québec ou sur la rive Nord du fleuve doit contribuer à la réussite de ce beau projet, à moins qu'il ne regarde avec indifférence la valeur additionnelle que donnera aux propriétés le chemin de fer projeté.

Personne ne pourra prétexter la modicité ou l'insuffisance de ses moyens pécuniaires, puisque les parts ne seront que de vingt-cinq piastres chaque, que les versements se répartiront sur quatre années, et qu'ainsi il n'est pas un citoyen qui ne puisse prendre une part au moins.

D'ailleurs, l'occasion actuelle est remarquablement favorable à cette entreprise, vû l'abondance presque sans exemple du numéraire sur les marchés anglais. Ces capitaux attendent pour des placements avantageux ; il faut seulement à leurs propriétaires de bonnes garanties, et comment pouvons-nous les mieux donner que par une bonne et nombreuse liste de souscriptions ? Disons plus : il nous est fait en ce moment une offre fort avantageuse qu'il ne faudrait pas rejeter par apathie ou indifférence. Une maison respectable est prête à

nous fournir tout le fer nécessaire à la construction du chemin, et n'en exigera le prix que deux ans après le parachèvement du chemin proposé. Elle ne demande pour garantie qu'une liste de souscriptions pour un montant raisonnabie !

Ainsi tout dépend maintenant des Citoyens de Québec et de nos compatriotes de la Rive Nord jusqu'à Montréal. Nous aurons un chemin de fer s'ils le veulent ! Ils n'ont pour cela qu'à souscrire libéralement et comme on doit l'attendre d'hommes éclairés et amis du progrès.

Le tout néanmoins respectueusement soumis.

G. Joly,
Président du Comité Provisoire du Chemin de Fer du Nord.

H. L. Langevin,
Secrétaire.

Québec, 3 juin, 1852.

*RAPPORT d'*EDWARD STAVELEY, écr., *Ingénieur Civil, sur une Reconnaissance par lui faite du terrein situé sur la Rive Nord du Saint-Laurent, entre Québec et Montréal.*

(TRADUCTION.)

QUÉBEC, 11 Mai 1852.

Monsieur,

Ayant été chargé par vous, en votre qualité de Président du Comité Provisoire de Direction du Chemin de Fer projeté au nord, de faire une reconnaissance du terrein, dans la vue de connaître quelle est la route la plus favorable pour une ligne de chemin de fer entre les Cités de Québec et de Montréal, par la rive Nord du Saint-Laurent, j'ai saisi la plus prochaine occasion pour remplir les devoirs qui m'étaient imposés en compagnie de M. Alfred Hamel, D. A. P., et ai maintenant l'honneur de soumettre le Rapport suivant :

Supposant que les environs des quais, dans la Basse-Ville de Québec, seraient une place appropriée et convenable pour le terminus général, je suggère de faire passer la ligne d'une extrémité à l'autre de la rue Saint-Joseph, dans le Faubourg Saint-Roch, traverser la rue Saint-Valier, et prendre immédiatement le terrein bas et uni au sud du Chemin de la Petite-Rivière, d'où le chemin de fer

suivrait, dans les environs de l'Ancienne-Lorette, la ligne A marquée sur le Plan qui accompagne ce Rapport ; puis on continuerait par le terrein plan du Grand Désert, pour profiter autant que possible de l'inclinaison du sol au pied des montagnes de Lorette, et atteindre au sommet à Sainte-Catherine de Fossambault, par une gradation qui n'excèdera pas, à mon avis, vingt-huit à trente pieds par mille.

A Sainte-Catherine, le pays est favorable pour les fins de cette entreprise ; en sorte qu'il sera facile de suivre une ligne assez droite jusqu'à la Rivière Jacques-Cartier, que l'on pourra traverser avec avantage à l'endroit où était situé le Pont-Noir, la longueur du pont ne devant pas y être de plus de 120 pieds.

Sans vouloir faire une trop longue digression, je profite de cette occasion pour remarquer qu'on pourrait construire une ligne plus au Sud pour parvenir à la Rivière Jacques-Cartier, et telle que désignée sur le plan par la lettre B. Alors, cette ligne suivrait plus immédiatement le pied des côteaux de Sainte-Foye, traverserait la Rivière Cap-Rouge un peu au-dessus des moulins de M. Scott, et de là, passant au nord de Saint-Augustin et de la Pointe-aux-Trembles, atteindrait la Rivière Jacques-Cartier, au point désigné pour la première route.

Quoique cette seconde ligne soit un peu plus longue que l'autre, je suis d'opinion que l'inclinaison y serait moins grande que sur cette dernière ; mais la question de savoir quelle des deux routes

sera la moins dispendieuse ne peut se résoudre que lorsque l'on fera avec les instruments un relevé régulier de chaque route.

En m'éloignant de l'endroit suggéré pour la traverse de la Rivière Jacques-Cartier, j'ai trouvé que le terrein permettait de prolonger le chemin en ligne droite jusqu'à la Rivière Portneuf, où se trouve, à environ un quart de mille au-dessus des moulins, une pointe de terre qui offrira l'occasion de franchir facilement la Rivière. Le pont n'aurait pas ici plus de 60 pieds de longueur ; mais il sera nécessaire de faire une excavation sur le côté est et un terrassement correspondant sur le côté ouest de la Rivière, afin de conserver le niveau du chemin.

En se dirigeant par le nord de Deschambault, le terrein descend graduellement depuis Portneuf jusqu'en face de la maison et des bâtiments d'un nommé Létourneau ; après quoi, la ligne passerait à côté des carrières de pierre où l'on pourrait se procurer en abondance des matériaux pour les constructions. Ensuite, laissant les moulins de sir James Stuart à un mille dans le sud, je suggère de faire une courbe vers le nord pour éviter une vallée large et profonde aux moulins de Lachevrotière, d'où le chemin continuerait sur un terrein uni, à environ un mille du Saint-Laurent, et dans une direction favorable jusqu'aux Grondines.

A environ un mille au-delà des Grondines, le terrein est un peu onduleux, mais pas à tel point qu'il nécessite une grande dépense pour la construction du chemin.

En cet endroit de la ligne projetée, il faut traverser la Rivière du Petit Moulin, sur un pont qui n'aura pas plus de 30 pieds de longueur ; le terrein y est favorable et plan des deux côtés.

A deux milles et demi des Grondines, la ligne doit faire une légère déviation ou courbe vers le nord, afin de pouvoir profiter d'une vallée en arrière d'un rang de terres à bois, ce qui permettra de descendre facilement dans la vallée de la Rivière Sainte-Anne, à l'entrée de laquelle la ligne passerait à environ cent pieds au sud de la maison de M. Bochet. La traverse de la Rivière sur ce point n'aurait pas moins de 2,000 pieds en y comprenant les Isles ; mais par une courbe vers le sud et en suivant une ligne plus rapprochée du pont actuel, on se trouve à avoir une traverse beaucoup moins considérable. Je dois ajouter que le terrein au nord de la ligne que je propose est marécageux sur une grande étendue.

En quittant Sainte-Anne, je m'acheminai vers Batiscan, le pays entre ces deux endroits continuant à être favorable pour les fins de l'entreprise projetée. Pour traverser la Rivière Batiscan, il faudrait que le pont fût construit à environ 300 ou 400 pieds au-dessus du pont actuel, mais il n'aurait pas moins de 1,200 pieds de longueur. Il sera nécessaire de faire une excavation de 6 à 8 pieds sur le côté ouest et un terrassement correspondant sur le côté est pour conserver une inclinaison convenable. Le terrein d'ailleurs dans les environs est uni et n'est pas sujet aux inondations.

Je continuai mes observations dans la direction de Champlain, et trouvai qu'il fallait encore suivre la vallée naturelle, pour éviter une lisière de terreins difficiles et accidentés au nord, qui se prolongent jusqu'à la vallée de la Rivière Champlain où ils se terminent.

A Champlain, le pays est encore plan, et pour éviter un marais voisin de terres rompues et brisées, il faut que la ligne passe à un mille et demi du village.

En quittant Champlain, on se dirige vers la ville de Trois-Rivières. Rien d'important ne s'oppose ici à la construction d'une ligne de chemin de fer, le terrein y étant très-propre à cet objet, et la vallée que nous avons suivie jusqu'ici avec tant de succès continuant à être aussi favorable.

A environ deux milles en deçà du Cap de la Madeleine, il sera nécessaire de faire une légère courbe vers le nord, et de passer aussi près que possible d'une lisière de terres brisées, afin de pouvoir traverser la Rivière Saint-Maurice à un endroit convenable. Selon les observations que j'ai été à même de faire, je suis d'avis que le pont du chemin de fer doit être placé dans le voisinage immédiat du pont actuel, vû qu'il est fort incertain s'il serait possible d'avoir un bon fond pour les piliers en descendant davantage la rivière.

Ce pont et cette traverse formeront un item important dans le coût total de ce chemin de fer ; car quoique la largeur de la vallée et de la rivière ne

doive pas excéder un demi-mille, il faudra sur le côté Est un terrassement qui aura peut-être 12 à 15 pieds d'élévation, afin d'avoir une inclinaison convenable pour la construction du chemin à la ville de Trois-Rivières.

Bien que cette traverse doive être dispendieuse à l'endroit proposé, néanmoins non seulement elle sera la moins coûteuse et la plus directe en nous fournissant le moyen de profiter du terrein solide de l'Isle qu'elle coupe en deux, mais elle fera encore que ce chemin de fer servira les intérêts généraux du commerce de Trois-Rivières, par l'établissement d'un dépôt ou d'une station à l'extrémité supérieure de la ville, à 4 ou 5 arpents au nord du Palais de Justice. Ce sera en outre le meilleur point de départ pour continuer à se diriger vers l'ouest.

En quittant Trois-Rivières en cet endroit et évitant les côteaux qui sont au nord, nous entrons dans une vallée, où se présentent un terrein plan et toutes les facilités pour une bonne ligne de chemin de fer. Néanmoins, à deux milles en deçà de la Pointe du Lac, on rencontre une pointe de terre élevée. Pour la franchir, il faudra faire une tranchée de 10 à 12 pieds de profondeur sur une petite étendue, ce qui donnera une pente modérée, qu'il faudra continuer sur le côté ouest pour rentrer dans la vallée dont nous avons déjà profité.

A la Pointe du Lac, il sera nécessaire de faire passer la ligne à un quart de mille au nord de l'église ; puis en la tenant à environ un mille du Lac

Saint-Pierre, on pourra se rendre en ligne droite à Yamachiche, en passant entre les deux villages, et franchissant les rivières sur des ponts qui n'auront pas plus de 50 pieds chaque. Delà, continuant au sud de l'établissement de Petite Terre, il faudra suivre une ligne droite jusqu'à la Rivière du Loup, en passant trois ou quatre acres au Sud d'un pin remarquable. A cet endroit, on fera une légère courbe vers le Village, et l'on traversera la Rivière à environ trois acres audessus du Pont Rouge. Sur ce point, la vallée n'a pas plus de 150 pieds de largeur ; il faudra un pont de 90 pieds d'étendue.

La direction de la ligne à la Rivière-du-Loup exigera que le chemin passe en arrière des moulins, et delà en ligne droite jusqu'à Maskinongé, le grand chemin actuel passant lui-même beaucoup plus dans le nord. En arrivant à Maskinongé, je suggère que la ligne franchisse la Rivière à environ 4 arpents plus bas que les moulins de M. Dunn, où l'on peut avoir un endroit bien favorable pour la construction d'un pont, et où la vallée toute entière n'a pas plus de deux arpents et la rivière pas plus de 90 pieds de largeur.

Le pays au nord de Maskinongé est onduleux et accidenté, et impropre à la construction d'un chemin de fer à bon marché.

En quittant Maskinongé, la ligne fera une légère courbe vers le nouveau village de Saint-Barthélémi, laissant l'église un demi-mille au Nord, et dans son parcours elle traversera les rivières des Aulnes et du Bois Blanc, qui nécessiteront des ponts

de 50 pieds de longueur chaque. Delà, elle continuera droite et sur un terrein plan jusqu'à la Rivière du Chicot à Saint-Cuthbert, près de chez M. Barril, où elle pourra la traverser sur une petite largeur. Ensuite elle passera à travers les terres des nommés Desrosiers et Mousseau, jusqu'à la Rivière Bayonne, où il faut franchir une vallée et une rivière larges de 100 pieds; puis par une légère courbe la ligne continuera sur un terrein parfaitement plan et à l'abri des inondations jusqu'en arrière du grand village de Berthier, à environ 12 arpents du fleuve.

En laissant Berthier, je me dirigeai sur un terrein également plan vers le village de Lanoraie, et traversai la rivière La Chaloupe qui se trouve à un mille et demi de Berthier, et où il faudra construire un pont de 80 pieds de longueur, le terrein des deux côtés de la Rivière étant uni et favorable. A une distance d'environ 4 milles et demi de Berthier, on rencontre le Manoir de M.Cuthbert; la ligne passera à environ un demi-mille en arrière de ce manoir, et traversant la petite rivière Saint-Joseph dans une largeur de 40 pieds, elle continuera sur un terrein favorable jusqu'à Lanoraie, et intersectera le Chemin de Fer de l'Industrie et Rawdon à environ un demi-mille au nord.

Il n'est peut-être pas déplacé de dire ici que, d'après les informations que j'ai obtenues de l'Agent du Chemin de Fer de l'Industrie, je me suis assuré que plus de 200 personnes ont voyagé chaque jour sur ce court espace de chemin durant la saison des

affaires de l'année dernière, et que, durant chaque semaine de la même période, 80 à 100 chars d'effets y sont passés. Ce fait prouve la nécessité d'améliorations intérieures de cette nature dans la Province, comme excellents moyens de développer les ressources qui y abondent.

Au nord de Lanoraie, il se trouve un marais d'une certaine étendue; en sorte que je suggère de faire passer la ligne entre ce marais et le chemin du roi.

De Lanoraie poursuivant notre route, nous allons dans la direction de Lavaltrie, où il sera nécessaire de faire dévier la ligne vers le nord-ouest pour avoir un sol convenable, et aller directement au village important d eL'Assomption, où, d'après toutes les probabilités, se fera un trafic considérable qui profitera au chemin de fer proposé.

En outre des profits que paraît devoir fournir à ce chemin le commerce de L'Assomption, il peut n'être pas inutile de remarquer que la population des villages et établissements environnants a manifesté un bien grand intérêt au succès de cette entreprise. Cette population, étant littéralement privée de toutes communications avec Montréal, excepté par des routes détournées et de mauvais chemins, favorisera fort libéralement le chemin projeté, si on lui donne un équivalent en facilités de transports.

En se rendant au village de L'Assomption, il sera nécessaire de traverser la Rivière (au point indiqué sur le Plan) sur un pont d'environ 300 pieds d'étendue; et bien qu'il faille un terrassement sur le

côté ouest pour conserver une inclinaison convenable en venant du côté opposé de la rivière, la défense n'en sera pas assez forte pour augmenter beaucoup le prix de la construction ordinaire du chemin.

Partant alors du Pont dont je viens de parler, je suggère de faire passer la ligne par une des rues du village, ce qui permettra d'aller en droite ligne le long de la vallée de la rivière jusqu'au confluent de la rivière Saint-Jean ou Jésus et de la rivière des Prairies au bout de l'Ile. Cet endroit est le plus favorable pour franchir une pareille étendue d'eau. Il faudra pour cela un pont et des terrassements qui n'auront pas plus d'un mille de longueur; et en plaçant là le pont, on sera à l'abri de l'immense quantité de glaces qui inévitablement descendent la rivière L'Assomption tous les printemps.

Sur l'Ile de Montréal, il ne se rencontre rien de remarquable qui empêche la construction d'un chemin de fer sur un terrein convenable jusqu'à la Cité de Montréal. Dans le parcours du Chemin, il sera facile de passer sur des éminences à environ un quart de mille au nord du Chemin à Barrières, jusqu'aux environs de la Pointe-aux-Trembles, où le chemin se dirigera quelque peu vers le nord-ouest ayant à sa droite quelques bois peu épais. Delà, continuant dans la même direction à travers un pays légèrement onduleux, il parviendra à une vallée dont les bords inclinés lui permettront d'arriver, par une pente modérée, à telle partie de la Cité que l'on pourra déterminer plus tard, mon

opinion étant que la direction la plus économique et la plus praticable est celle de la rue Craig pour rencontrer le Chemin de Fer de Lachine.

Ayant maintenant atteint le but vers lequel mes instructions pour une *reconnaissance* de la route à suivre pour un chemin de fer me dirigeaient, il ne me reste plus qu'à exprimer ma confiance parfaite en la *praticabilité* générale de toute la ligne, vû qu'il n'y a aucun obstacle ou empêchement qui s'oppose à la construction de ce chemin à des conditions éminemment favorables.

Les items les plus considérables de dépense sont les ponts; mais lorsque l'on remarquera le coût peu élevé de la construction générale du chemin, qui passera, comme il le doit, à travers une contrée plane et non accidentée, on verra que ces items dispendieux seront ainsi presque contrebalancés, et que la dépense totale donnera par mille une somme aussi réduite que celle qui serait nécessaire pour une égale portion de tout autre chemin que l'on voudrait construire en cette Province.

En faisant cet avancé, je dois ajouter que, vû l'égalité de niveau du pays à travers lequel le chemin de fer passera au moins pour 100 milles de son parcours, il faudra un terrassement qui n'aura pas plus de 4 pieds de hauteur et qui suffira à empêcher toute accumulation de neig e sur les lisses durant la saison de l'hiver. En outre, les excavations, auxquelles j'ai fait occasionnellement allusion, seront si peu considérables qu'elles ne né-

cessiteront pas de grands travaux qui d'ordinaire accompagnent les entreprises de ce genre.

Je suis donc d'opinion que le coût total du chemin, en y comprenant les ponts, les bâtisses, les terminus et les stations, le terrein, les clôtures et le matériel nécessaire pour mettre le tout en complet état de service, n'excèdera pas la somme de £500,000 courant, sans excepter les dépenses casuelles ; ce qui fera la somme de £3,185 0 0 par mille pour une longueur de 157 milles, telle que déterminée d'après les meilleures cartes et celles de dates récentes.

En conformité à vos instructions, après avoir complété ma *reconnaissance* de la ligne principale qui doit relier la Cité de Québec à celle de Montréal, je m'acheminai vers Sainte-Thérèse dans le dessein d'examiner la vallée au nord de la rivière Saint-Jean ou Jésus, dans une direction orientale, pour rencontrer la ligne principale dans la vallée de la rivière L'Assomption. Je n'y ai découvert aucun empêchement qui s'oppose à la construction d'une ligne de chemin de fer à des conditions en tous points aussi favorables que celles auxquelles on pourrait construire la ligne principale. J'ai de plus le plaisir de pouvoir ajouter qu'il existe, chez toutes les personnes influentes avec lesquelles j'ai eu occasion de converser sur ce sujet, un sentiment favorable au succès de cette entreprise.

Le présent Rapport de la ligne projetée et l'estimé approximatif de la construction de ce chemin étant básés seulement sur une *reconnaissance* du

pays, on ne peut rien préciser avant qu'une exploration complète et effective de toute la route soit faite, et, dans l'intérêt de l'entreprise sous bien des des rapports, je suis d'avis qu'on ne devrait pas retarder à la commencer.

En finissant, j'ai beaucoup de plaisir de pouvoir exprimer combien j'apprécie les services que m'a rendus mon assistant, M. Alfred Hamel, et le zèle qu'il a montré à m'obtenir une grande quantité de renseignements précieux.

J'ai l'honneur d'être,
Monsieur,
Votre très humble et
Très Obéissant Serviteur,

(Signé,) EDWARD STAVELEY,
Ingénieur Civil.

LETTRE de l'Honorable Colonel BRUCE, *Secrétaire du Gouverneur-Général, à* G. JOLY, écuyer, *Président du Comité Provisoire de Direction du Chemin de Fer du Nord.*

(TRADUCTION.)

Bureau du Secrétaire du Gouverneur,

QUÉBEC, 15 mai 1852.

Monsieur,

Je suis chargé de vous informer que le Gouverneur-Général a reçu une dépêche du Secrétaire d'Etat de Sa Majesté pour les Colonies accusant réception de votre lettre en faveur de l'adoption de la Rive Nord du Saint-Laurent pour la grande ligne de chemin de fer *(main trunk line of Railway).* Sir John Pakington prie Son Excellence de vous apprendre que les représentations que vous lui avez faites ne manqueront pas de recevoir une soigneuse considération en temps convenable.

J'ai l'honneur d'être,
Monsieur,
Votre très humble et
Très Obéissant Serviteur,

(Signé,) R. BRUCE,
Secrétaire.

G. JOLY, écr.
etc., etc.

(TRADUCTION.)

Bureau des Statistiques.

QUÉBEC, 1er juin 1852.

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous envoyer les informations que vous me demandez dans votre lettre du 28 mai dernier.

J'ai l'honneur d'être,
Monsieur,
Votre Obéissant Serviteur,

(Signé,) W. C. CROFTON.

H. L. LANGEVIN, écr.,
Québec.

Recensement.—1852.

Cité de Québec..................	42,052
Comté de Québec...............	19,074
Comté de Pontneuf..............	19,366
Comté de Champlain.............	13,806
Comté de Saint-Maurice..........	21,966
Ville de Trois-Rivières..............	3,965 a
Comté de Berthier.................	34,508
Comté de Leinster...............	30,507
Comté de Terrebonne............	13,007 b
Comté de Montréal...............	19,646
Cité de Montréal..................	57,000

(Signé,) W. C. CROFTON.

(a) En 1844, la population de la ville de Trois-Rivières, était de 4,297.

(b) Cet état de la population du comté de Terrebonne ne doit être que pour une partie du Comté, puisqu'en 1844, la population du comté de Terrebonne était de 20,646 âmes.

Après la lecture de ces documents, les résolutions suivantes ont été proposées et adoptées :

1.—Que le rapport du comité provisoire de direction, ainsi que ceux de M. Staveley et du comité spécial, soient reçus et approuvés par cette assemblée.

2.—Que cette assemblée est de plus en plus convaincue de la *praticabilité* de construire un chemin de fer sur la rive nord du Saint-Laurent entre Québec et Montréal, moyennant une dépense modérée et raisonnable ; et elle croit que la publicité des rapports du comité de direction, de M. Staveley et du comité spécial, est propre, par les précieux renseignements et les observations justes qu'ils renferment, à produire une impression favorable sur l'opinion publique qui semble déjà acquise à l'entreprise projetée.

3.—Que les rapports qui viennent d'être soumis à cette assemblée, ainsi que les documents qui les accompagnent, soient livrés à l'impression, et qu'il en soit publié mille copies en langue française et cinq cents copies en langue anglaise pour être distribuées de la manière que le comité de direction jugera être la plus convenable.

4.—Que des livres de souscriptions soient ouverts sous le plus court délai possible, afin de pouvoir remplir les prescriptions de la loi relatives à l'incorporation des compagnies de chemins de fer.

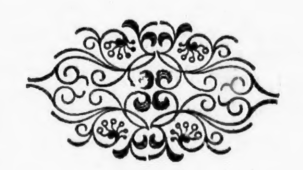
5.—Que le comité provisoire de direction ait instruction de pétitionner le parlement provincial à sa

prochaine session, pour que la rive Nord du Saint-Laurent soit adoptée pour le prolongement de la grande ligne provinciale communément appelée *main trunk line* d'Halifax à Québec, et que de plus le dit comité soit autorisé à adopter toutes mesures nécessaires pour parvenir à cette fin.

Certifié,

HECTOR L. LANGEVIN,
Secrétaire.

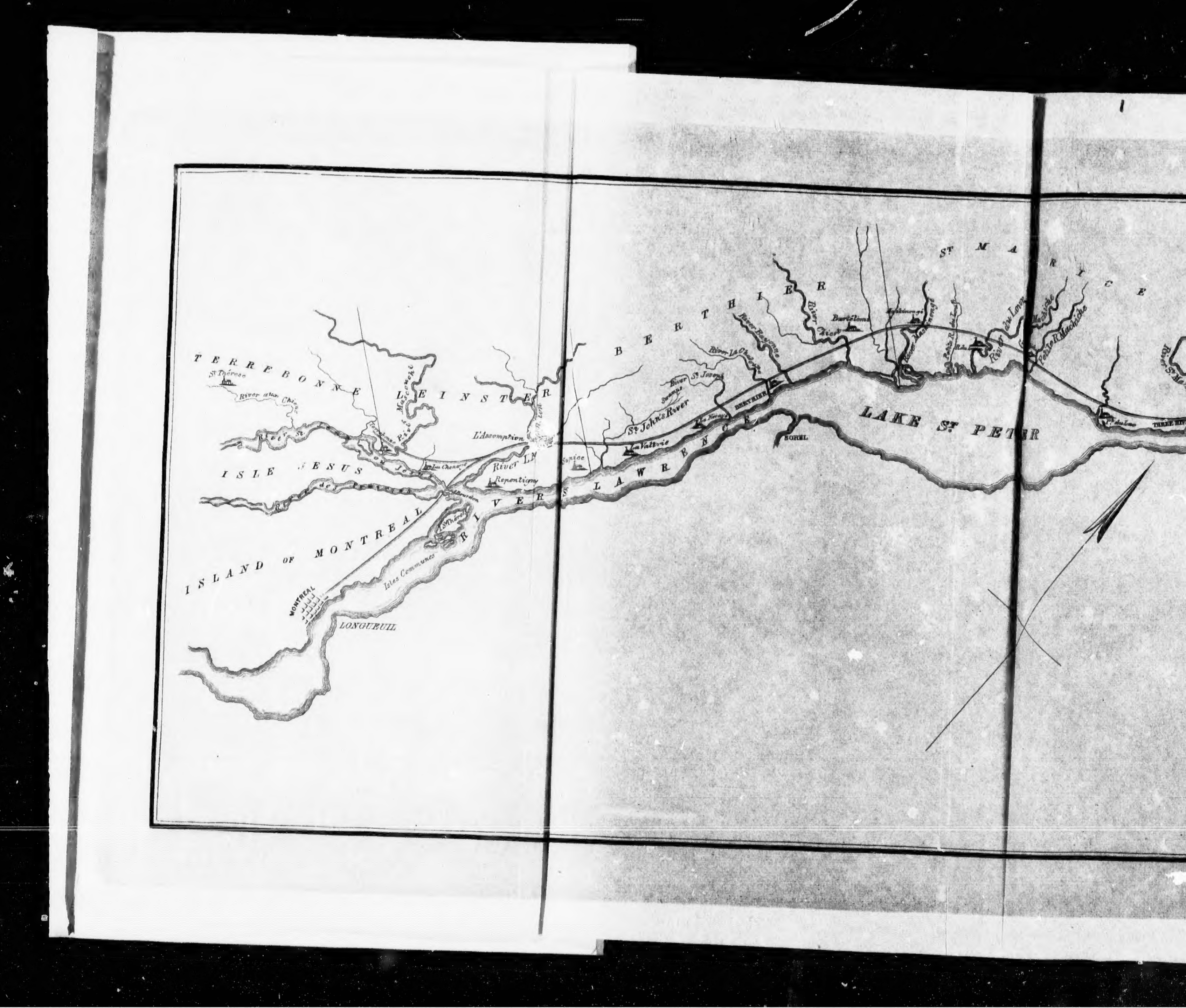
Québec, 9 Juin 1852.

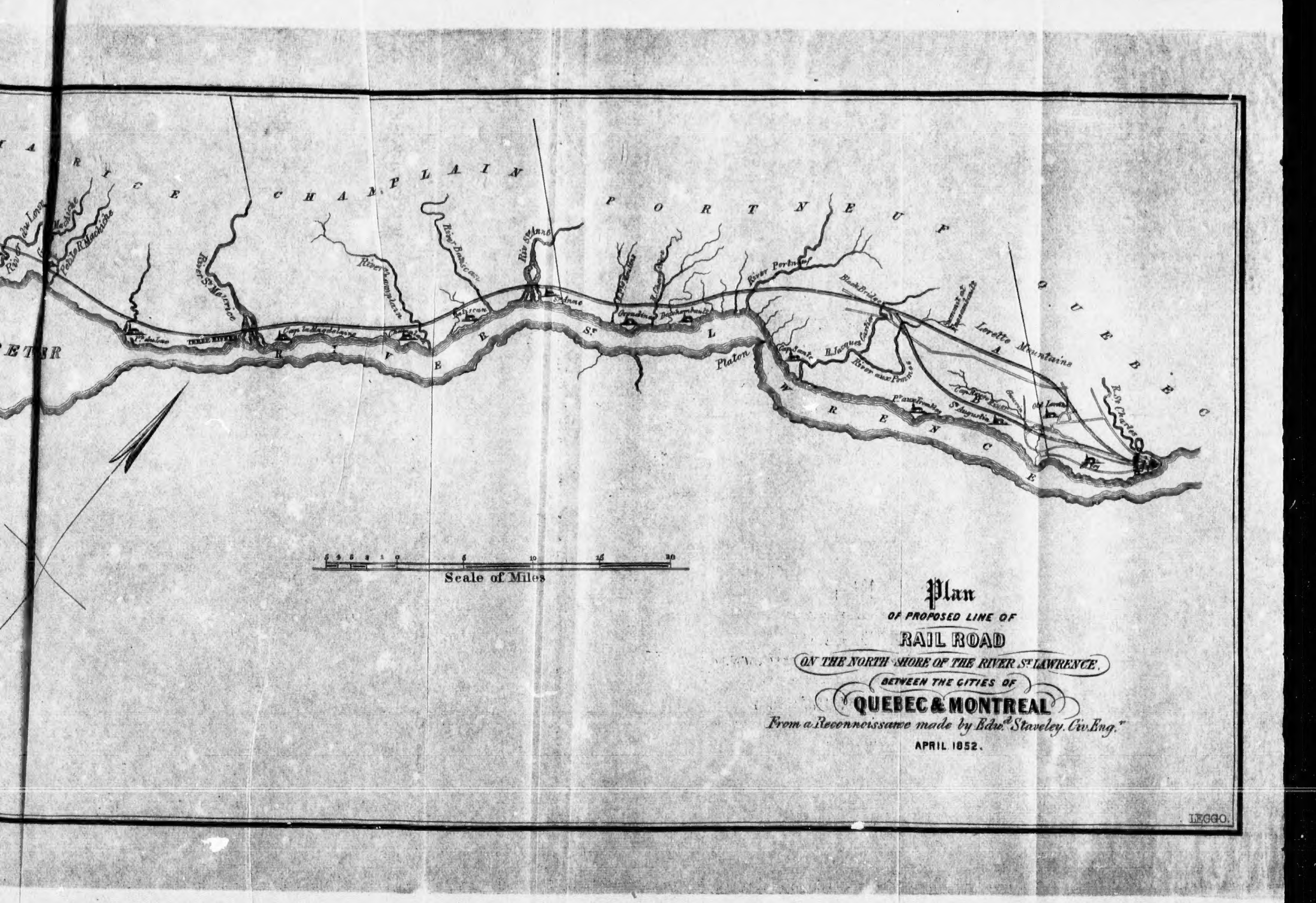


du Saint-
ent de la
appelée
e de plus
mesures

IN,
aire.




TERREBONNE
St. Thérese
River aux Chiens
LEINSTER
BERTHIER
ST MAURICE
ISLE JESUS
ISLAND OF MONTREAL
MONTREAL
LONGUEUIL
Isles Communes
L'Assomption
Repentigny
St. John's River
La Valtrie
BERTHIER
SOREL
LAKE ST PETER
RIVER ST LAWRENCE
River du Loup


CHAMPLAIN
PORTNEUF
QUEBEC
River du Loup
Petite R. Machiche
River St. Maurice
Three Rivers
Cape la Magdelaine
River Champlain
River Batiscan
Batiscan
Riv. Ste. Anne
Ste. Anne
River Portneuf
Black Bridge
Loretto Mountains
Platon
Cap Santé
R. Jacques Cartier
River aux Pommes
St. Augustin
Old Lorette
R. St. Charles
Scale of Miles
5 10 15 20
Plan
OF PROPOSED LINE OF
RAIL ROAD
ON THE NORTH SHORE OF THE RIVER St. LAWRENCE.
BETWEEN THE CITIES OF
QUEBEC & MONTREAL
From a Reconnoissance made by Edwd. Staveley. Civ. Engr.
APRIL 1852.
LEGGO.